Domingo 22
de marzo de 1998
Año 8 - N° 413

CASH

Suplemento económico de
Página/12

El déficit comercial

EL TIEMPO SE ACABA

Por Guillermo Rozenwurcel

Enfoque, página 8

El pulso de los brokers

LA RE-RE EN LA BOLSA

Por Pablo Ferreira

El Buen Inversor, página 6

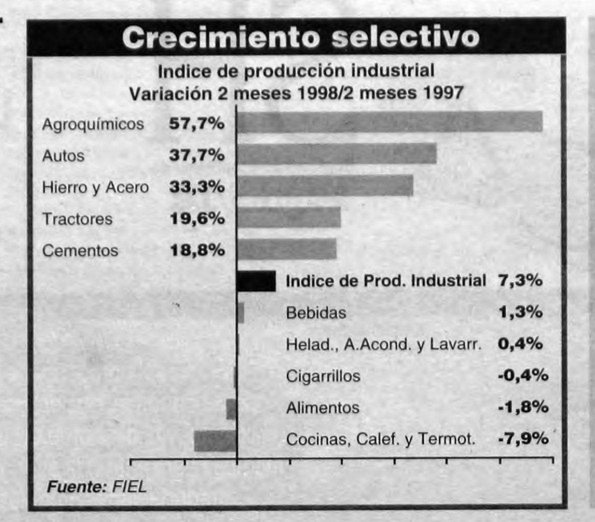
El FMI está preocupado por el recalentamiento de la economía, que creció el año pasado al 8 por ciento, y el desborde del déficit comercial. Exige medidas para enfriar la economía y disminuir así las importaciones. Pero las encuestas de opinión demuestran un masivo descontento con la situación económica: el consumo en el último año fue muy selectivo, cayó el poder adquisitivo de los asalariados y, por lejos, la desocupación sigue siendo el mayor drama de los argentinos. Nadie quiere un nuevo ajuste, aun si estuviera en riesgo la estabilidad, como teme el Fondo Monetario.

LA GENTE ESTA RECALIENTE

Claves

- ◆ Los consultores, Roque Fernández y el FMI discuten si es necesario o no desacelerar el crecimiento del 8 por ciento de la economía, para disminuir el ritmo de las importaciones y contener el desborde del déficit comercial.
- ◆ El Fondo Monetario considera que la economía está recalentada y exige medidas (encarecimiento del crédito y recortes del gasto) para enfriarla. Esa receta también redundaría en una menor creación de empleos.
- ◆ Las encuestas revelan que la población está recaliente, pero con las escasas oportunidades de conseguir empleo y de progreso social que ofrece la economía.
- ◆ En marzo, la imagen de la política económica tocó fondo. Nunca había sido tan mal considerada, ni siquiera durante la recesión del '95.
- ◆ Los datos de consumo, producción y poder adquisitivo de los salarios confirman que el crecimiento no es para todos.
- ◆ Tres de cada cinco argentinos no pueden comprar un auto, uno de los sectores que motorizó el boom del último año. Solo el 20 por ciento está en condiciones de acceder al credito hipotecario.

Crecimiento selectivo



¿Economía recalentada?

Por M. M.

El viceministro Carlos Rodríguez reveló, días atrás a **Página/12**, que el gobierno prevé que el desequilibrio de la balanza comercial para este año será de 6800 millones, frente a los 5000 millones que figuraban en el Presupuesto. Alarmado por el rápido deterioro del sector externo, un rasgo común de las crisis mexicana y asiática, el Fondo Monetario exige medidas (encarecer el crédito y recortar gasto público) para disminuir la expansión de la economía y el ritmo de las importaciones. En esta misma receta se anotan economistas ortodoxos como Miguel Angel Broda y Roberto Alemann.

Pero el ajuste, a su turno, también redundaría en una menor creación de empleos. En las economías desarrolladas, se habla de una economía recalentada cuando durante un período de alto crecimiento, con pleno empleo, empiezan a aparecer señales inflacionarias. Sin embargo, la economía argentina está lejos de la idea de prosperidad generalizada que esa situación supone en el Primer Mundo. El contraste más evidente es el 14 por ciento de desocupación y la deflación de precios y salarios de los últimos tiempos. "Con un 14 por ciento de desocupación tomar medidas para enfriar la economía denotaría una falta de sensibilidad total", afirmó Rodríguez. Habrá que tomarle la palabra.

Por Maximiliano Montenegro

–Hola, quisiera hablar con José Luis Machinea, por favor.

–El doctor no está. Si me dice su nombre y el tema por el que lo llama, él le va a contestar.

–Dígale que llamó M.M., y que quería hablar sobre el recalentamiento de la economía.

(Risas del otro lado de la línea)

–Con todo respeto, los economistas hablan de recalentamiento de la economía, y me hace mucha gracia. A mí me cuesta llegar a fin de mes.

El diálogo telefónico entre **Cash** y Juana, la secretaria del referente económico de la Alianza, es ilustrativo de la paradoja que se presenta en estos días. Por un lado, Roque Fernández, consultores y el FMI discuten sobre la conveniencia o no de "enfriar" la economía, que crece al 8 por ciento pero con un déficit comercial desbordado (ver recuadro sobre recalentamientó). Por otro lado, las encuestas revelan que buena parte de la población está recaliente, pero debido a las escasas oportunidades de empleo y de progreso social que ofrece la política económica.

Hay varios indicadores que reflejan el mal humor social en este sentido y desvanecen cualquier espejismo de prosperidad generalizada:

◆ De acuerdo a la última encuesta de Rosendo Fraga, del Centro de Estudios para la Nueva Mayoría, en marzo la imagen de la política económica tocó fondo: apenas un 13 por ciento de los encuestados en Capital y Gran Buenos Aires la juzgó positivamente. En 1995, durante plena recesión posTequila, un 24 por ciento pensaba de esa manera. Entre 1991 y 1994, los que opinaban favorablemente rondaban el 40 por ciento.

◆ Alguien podría argumentar que el descontento se asocia con el desprestigio del gobierno nacional en general. Pero hilando más fino, la bronca tiene raíces en la situación económica. Según el monitor de tendencias de Sobres-Ibope, que releva opiniones en 11 centros urbanos, el nivel popularidad de "la política económica de Roque Fernández" es tan bajo como el de Menem: sólo el 12,2 por ciento de los entrevistados considera buena o muy buena la gestión presidencial y apenas 9,6 por ciento hace lo propio con los resultados que ofrece su ministro estrella.

◆Más aún, el desempleo desplaza al resto de las preocupaciones de la sociedad. Un tema de moda en el segundo mandato menemista como la corrupción alcanza sólo un 9,8 por ciento de menciones espontáneas, frente a 63,8 por ciento de la desocupación. Y tampoco se le comparan otros ítems calientes en la agenda política como la inseguridad ciudadana y el funcionamiento de la Justicia.

◆El 61 por ciento de los encuestados a nivel nacional, según Sofres-Ibope, cree que la situación económica del país empeoró en los últimos tres años y sólo un 13 considera que mejoró. Muy probablemente esta evaluación esté influenciada por el impacto que causó en la gente la recesión del '95. Pero, de cualquier manera, abre dos interpretaciones. En el mejor de los casos revela que para la gran mayoría la reactivación del 96/97 no borró las secuelas que provocó dicha crisis. En la peor de las alternativas refleja que el fuerte crecimiento de los últimos dos años fue disfrutado por una minoría.

◆Pero no hay mejor estadística para comprender la resistencia que generaría en la población cualquier receta de ajuste, como la que propone el FMI, bajo el pretexto de la resguardar la estabilidad, que la siguiente. De acuerdo a Sobres-Ibope, el 52 por ciento de los consultados cree que hay que "dar solución a los problemas sociales aunque signifique resignar estabilidad económica", y sólo el 24 por ciento está de acuerdo en "mantener la estabilidad a cualquier costo".

Datos de esta clase son los que conmueven al ala política del gobierno: empecinados con el proyecto de la rereelección, cada vez le resulta más difícil a Roque Fernández imponer su discurso en el Gabinete y convencerlos de que subir la apuesta con los planes de obra pública aumenta, al menos ante los ojos del FMI y de los inversores extranjeros, la vulnerabilidad de la Convertibilidad.

Sin embargo, los resultados de las encuestas de opinión anteriores no podrían entenderse sino es a la luz de otros datos, más comunes entre las herramientas de análisis de los economistas.

◆En los dos primeros meses del año, según FIEL, la producción industrial creció un 7,5 por ciento. Pero el crecimiento es selectivo, asociado a la demanda de los segmentos de consumo medio y alto, al boom de las exportaciones del agro y a la reactivación de la construcción, también vinculada a los sectores de mayor poder adquisitivo.

> **Debate:** ***Roque y el FMI discuten sobre la conveniencia o no de enfriar la economía, que crece al 8 por ciento pero con un déficit comercial desbordado.***

◆Las ventas del sector automotor, el único de consumo durable que explotó el año pasado, están motorizadas por un selecto grupo de consumidores de clase media y alta. Basta considerar que, por poder adquisitivo, tres de cada cinco argentinos no están en condiciones de acceder a ninguno de los modelos de cero kilómetro que se venden actualmente (ver aparte).

◆En el caso de la construcción vale el siguiente punto: las casas, y sobre todo departamentos que más se están moviendo, tienen como base un precio de entre 40 y 50 mil pesos. Para acceder a un crédito hipotecario de 40 mil pesos el ingreso mínimo requerido es de 1500 pesos mensuales. De acuerdo a los datos del INDEC, sólo un 20 por ciento de la población se encuentra en esa situación.

La bronca no es sólo con Menem

Evaluación del gobierno del presidente Menem y de la política económica de Roque Fernández (En porcentaje sobre el total)

	Menem	Política económica de Roque Fernández
Muy bueno	1,5	0,8
Bueno	10,7	8,8
Regular	31,4	30,1
Malo	26,3	26,2
Muy malo	27,7	23,6
No sabe/no contesta	2,5	10,6

Fuente: Sobres-Ipope. Monitor de tendencias económicas y sociales. Marzo 1998.

Esta vez, boom de consumo para unos pocos privilegiados

AUTOS Y DPTOS. PARA ELEGIDOS

Por David Cufré

El otorgamiento de créditos hipotecarios y la venta de autos cero kilómetro son exhibidos por el Gobierno como signos de la pujanza económica. El primero de los rubros alcanzó cifras récord en el '97, mientras que las colocaciones de vehículos se ubicarán este año cerca del máximo histórico de 1994. Sin embargo, el mayor consumo de bienes durables se contradice con la pálida imagen del plan económico que reflejan las encuestas. De acuerdo a un estudio del mercado automotor elaborado por Renault, tres de cada cinco argentinos no tienen acceso a un auto nuevo. Algo similar ocurre con los préstamos, dado que sólo un tercio de los tomadores integran el segmento de salarios medios-bajos. Ambos datos señalan el carácter selectivo del consumo.

Un indicador que refleja el retraso de Argentina en el acceso a los créditos es que la deuda hipotecaria per cápita alcanza a 200 dólares. En Brasil la cifra trepa a 317 y en Chile a 680, mientras que en España es de 2500 y en Estados Unidos de 12.200. El año pasado se otorgaron 60 mil préstamos, de los cuales 20 mil fueron para los grupos familiares que tienen un ingreso mensual de hasta 1500 pesos.

Para tomar un préstamo de 40 mil dólares a 20 años, en el Banco Hipotecario exigen recursos mínimos de 1500 pesos, dado que la cuota mensual es de 454. Aldo Lozano, gerente de Productos Individuales de la entidad, explicó que el desarrollo del mercado local comenzó después de la estabilización que alcanzó la economía tras el efecto tequila. Pero basado en aquellos que tienen ingresos medios y medios altos.

"Es la Argentina virtual. La gente ve cifras récord de la macroeconomía todos los días, pero cada vez tiene menos acceso a determinados consumos", opinó el diputado radical Eduardo Santín. Las terminales automotrices vendieron el año pasado 400 mil unidades y este año estiman que colocarán 440 mil. Pero el 60 por ciento de la población queda afuera de la fiesta. El informe de Renault, basado en un trabajo de la Asociación Argentina de Marketing, divide al mercado en cuatro segmentos. El primero es con los vehículos más baratos (Fiat Uno y Palio, Renault Clio, Volkswagen Corsa, Ford Ka. Peugeot 205), que representan el 43 por ciento de las ventas. Después están los modelos de tres volúmenes (Siena, Corsa cinco puertas, Renault 19, Duna y 504), que se llevan el 22 por ciento. Le siguen los autos grandes (Golf, Escort, Megane, 306), con un 29 por ciento. Y los importados, con 6 por ciento de participación, que sólo involucra al segmento AB, con ingresos superiores a los 10 mil pesos mensuales.

El público para los cero kilómetro lo integran los sectores ABC1 (con un piso mensual de ingresos del grupo familiar de 6800 pesos), C2 (2200) y C3 (1600). El grupo D (930) sólo participa del mercado del usado, mientras que el E (400) queda al margen de la compra de autos. Estos dos últimos componen tres quintas partes de la población.

El drama de la desocupación

Principales problemas actuales del país

	Primer lugar (En porcetaje)
Desempleo	63,8
Corrupción	9,8
Inseguridad ciudadana	6,2
Crisis de la educación	3,5
Funcionamiento de la justicia	3,0

Fuente: Sobres-Ibope. Marzo de 1998.



CALIENTE

◆Los otros bienes de consumo masivo no están participando del "recalentamiento" de la economía: la producción de bebidas apenas aumentó 1,3 por ciento, y la de alimentos y cigarrillos cayó, 1,8 y 0,4 por ciento, respectivamente. Otro tanto sucede con la producción de electrodomésticos, que está en el mismo nivel de año pasado, y de cocinas y calefones.

◆En todos estos productos, y sobre todo en los de consumo durable, estaría reflejado el límite en el poder de compra y la capacidad de endeudamiento de sectores medios, mediosbajos y bajos. De otro modo, estos sectores que participaron en cierta medida del boom de consumo de la primera etapa de la Convertibilidad, ahora están repagando aquellas deudas (de la licuadora) y en no tienen resto para incorporar más cuotas en sus cuentas.

◆De acuerdo al Instituto de Economía de la UADE, pese a que el producto bruto creció 8,3 por ciento el año pasado, el poder adquisitivo de los salarios industriales (calificados y no calificados) cayó: entre 0,2 y 0,3 por ciento.

◆La canasta de consumo básico de bienes y servicios de FIDE aumentó 1,1 por ciento en el último año: ahora cuesta 1036 pesos. Según los datos del INDEC, el 60 por ciento de la población gana menos de 800 pesos mensuales y el 80 por ciento menos de 1500 pesos.

Para colmo, país agroexportador al fin, cada vez cuesta más disfrutar del clásico asadito dominguero. Según la UADE, un operario industrial debe trabajar un 13 por ciento más de horas para comer el mismo kilo de asado que hace un año: antes lo pagaba con 84 minutos de su trabajo y ahora debe estirarse hasta 97.

Respuesta al Fondo Monetario

Afirmación con la que se siente más identificado. (En porcentaje del total)

Mantener la estabilidad económica a cualquier costo social	24,2
Dar solución cuanto antes a los problemas sociales aunque signifique resignar estabilidad económica	52,5
No sabe/no contesta	23,3

Fuente: *Sofres-Ibope. Encuesta nacional. Marzo de 1998. 900 casos en once de los principales centros urbanos del país.*

El peor momento

Evaluación de la política económica

Años	Imagen positiva (En porcentaje del total)
1989	27,2
1990	26,1
1991	26,4
1992	43,2
1993	43,8
1994	40,8
1995	24,3
1996	16,0
1997	16,5
Febrero '98	16,4
Marzo '98	13,3

Fuente: *Centro de Estudios para la Nueva Mayoría.*

El ajuste de los presupuestos familiares

HISTORIAS DE GENTE CALIENTE

Por Alejandra Dandan

"Después de 33 años tuve que decirle a mi mucama que no venga más." Cristina vive en el barrio de Palermo. De paseo por la avenida Santa Fe frunce el ceño cuando la interrogan por el crecimiento del ocho por ciento en la economía argentina. Apenas le toma unos segundos encender un Virginia Light que le acerca Mara Pirola, su tándem de compras. "Ahora hasta puse un código de timbres para comunicarme por teléfono con mis hijos que están afuera", agrega Cristina, que es docente y este año por primera vez debió postergar las vacaciones "por razones de presupuesto". Su voz en medio de las luces de marquesinas cobra el timbre de un reclamo. Consultados por **Página/12**, voces de mujeres jóvenes o adultas, empleados, administrativos, comerciantes y obreros coincidieron en el diagnóstico: desde hace un año los presupuestos familiares, contrarios a los números de la macroeconomía, son cada vez más austeros.

Cristina deja pendular el Virginia que continúa atado a su mano derecha. "Lo preocupante son los gastos fijos: gas, luz y teléfono se comen las tres cuartas partes del sueldo". Para evitar confusiones insiste en que lo suyo son inconvenientes de clase media. Docente de 55 años, cuenta que su marido está desocupado. Siempre pudieron tener vacaciones en San Clemente o en el Caribe. Ahora ni siquiera el descanso les fue permitido y sumada a las filas de mujeres anónimas, persigue ofertas en los supermercados para obtener centavos a favor.

El matrimonio Blanco pasea por Boedo. Dejaron hace algunos pasos el legendario bar Homero Manzi y meten las narices entre los electrodomésticos de la casa Rodó. Sorprendidos por la poca gente explican que "antes las colas llegaban hasta la calle", aprovechan a husmear computadoras. Hace un par de meses terminaron de pagar las cuotas de un equipo de audio y provistos también del microondas pueden pensar en ingresar al mundo informático. "Dos cuotas juntas, no", aclara Jorge Blanco y suelta el hombro de su mujer. Susana explica los recortes de la economía familiar. Los diarios que hace dos años llegaban a la casa de la pareja todos los días, ahora se leen tres magros días por semana. Hasta la peluquería cayó en desuso. "Los treinta pesos que antes gastaba en tintura, ahora ni los cuento, me tiño sola en mi casa". El dato lo corrobora Margarita Toloza. Dueña, hace una veintena de años, de una peluquería en Ambroseti al 200, anuncia que tiene que cerrar el negocio "porque desde mayo del año pasado empezó a venirse todo abajo".

Gladys Paez aprovechó la estabilidad para reequipar su casa. "Compramos un televisor, plancha, ventilador y licuadora". Tras la enumeración la mujer confiesa lo difícil que le resultó "terminar de pagar las cuotas y no nos metimos en ninguna más". Después de las cinco horas de trabajo pasea por la avenida Corrientes. A nivel personal el ajuste lo hizo en distintas etapas. "Hasta hace dos años íbamos al cine y a comer afuera", explica antes de apuntar que ahora "como la carne aumentó muchísimo, no podemos comprar tanta".

Jorge Blanco cuenta que está ligado al mercado externo. "Ese sector sí que crece pero nosotros no vemos nada". Es empleado de una empresa dedicada a la importación de electrónica, donde "tenemos el sueldo congelado desde hace años", acota. Quien sí percibió el auge del sector es Ricardo Michelli. Tiene 47 años y después de haberse dedicado a la actividad rural vendió el campo "y ahora me dedico a la importación de electrónica". En el '97 pudo comprarse un Ford Mondeo y por un crédito hipotecario una casa quinta. "Noto que alrededor mío la gente consume más", comenta.

Termómetro de "busca"

María Julia Rolando se define buscavidas. Hace nueve años patea la avenida Corrientes en pleno corazón del Once. Vende lo que puede o como ella cuenta, "lo que consigo entre ofertas de los mayoristas".

En un año vio pasar a tres dueños por un mismo negocio. "Hasta hace un año vos sabías que cuando se te rompía a uno las zapatillas me daba para comprar aunque sea una de diez pesos, ahora es todo un malabar pensar en una comida con lo poco que te entra".

Luis hace un promedio de nueve pesos por día. Como buen termómetro los "buscas" toman los productos escolares. Otros años vendían 50 o 60 carpetas por día, este año el día que más vendió fueron 30.

P UERTOS

El proyecto de ampliación del puerto de Buenos

UNA ISLA PARA CONTA

Por Aldo Garzón

La construcción de una plataforma de 270 hectáreas frente a las dársenas porteñas genera controversias. Jesús González, subsecretario de Puertos, defiende el proyecto. El especialista Guillermo Nolasco Juárez lo critica.

El proyecto oficial de ampliar el puerto de Buenos Aires ganándole tierras al río ya genera las primeras controversias. Los responsables de la idea desestiman el posible impacto ambiental de las obras y muestran tranquilizadores estudios al respecto. Pero el peor golpe que podrían recibir sería la decisión, que estiman lejana y absurda, de eliminar a esta ciudad de la lista de puertos de carga y descarga. "Si Buenos Aires quiere seguir teniendo un puerto, tendrá que ser uno de tercera generación", afirman voceros oficiales.

El Estado tiene un compromiso contractual con las terminales portuarias: debe mantener en 32 pies el calado de acceso. Como el material de dragado tiene que ser arrojado a varios kilómetros del puerto, a un costo de 8 dólares el metro cúbico, proyectan, por un tercio de ese valor, depositarlo frente a las dársenas locales y construir una plataforma de 270 hectáreas, donde instalarían todos los depósitos de contenedores y los sistemas operativos electrónicos. Con eso se pretende matar dos pájaros de un tiro: cumplir con el dragado y ampliar el puerto, a un costo de alrededor de 400 millones de dólares.

Ernesto Martínez, asesor de la Subsecretaría de Puertos en materia de impacto ambiental, aseguró a **Cash** que, de acuerdo con los estudios de sedimentos de dragado que se han hecho, "no tenemos problemas serios de contaminación". Advirtió, además, que el Estado podría soportar una serie de juicios si no se cumple con las metas de dragado estipuladas.

Para evitar que la ampliación acreciente aún más la circulación de vehículos pesados por la zona de Retiro, los encargados del proyecto estudian la construcción de una nueva ruta de acceso hacia las terminales, que conectaría la bajada de la Autopista 25 de Mayo, en Ingeniero Huergo y avenida San Juan, con la nueva área ganada al río, bordeando por dentro la costanera de 7 kilómetros que se proponen habilitar al público.

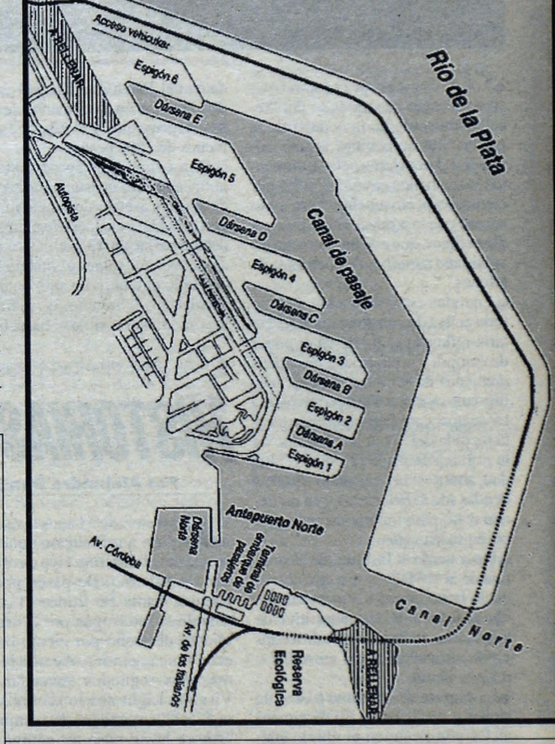
Martínez recordó que el Instituto Nacional del Agua y del Ambiente concluyó en diciembre pasado el estudio de calidad de los sedimentos de dragado. "La cantidad de contaminantes –dijo– en ningún caso superaba los estándares que impiden su libre disposición." Aunque en la Argentina no hay una normativa al respecto, los estándares que se aplican son los de la EPA (Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos) y los de Holanda.

> **Costo:** ***Con el proyecto se busca matar dos pájaros de un tiro: cumplir con el dragado y ampliar el puerto, a un costo de 400 millones de dólares.***

En pocos días más, la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano tendrá listo otro estudio, destinado a medir el riesgo por desprendimiento de material y otras causas de las operaciones propias de dragado. Un mes después, se conocerán las conclusiones acerca del impacto ambiental de la obra, aunque sin tener en cuenta las repercusiones ecológicas en la zona firme aledaña al puerto. En realidad, el Gobierno, que licitará la ampliación por el sistema de Data Room, dejará abierta la puerta para propuestas en ese sentido por parte de los futuros adjudicatarios, aunque sobre una base ingenieril previa.

El subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jesús González, tiene su propia versión acerca de las intenciones de algunos movimientos ecologistas. Considera que algunos de ellos no son más que apéndices de países desarrollados que quieren frenar la competencia de los menos favorecidos. "Hay algunas organizaciones no gubernamentales dedicadas a la ecología que tienen presupuestos de 500 millones de dólares por año y no creo que ese dinero lo ponga un filántropo, sino los gobiernos, que después de la deuda externa y de las dictaduras buscan otros canales para presionar", manifestó a **Cash**.

Después de la hidrovía, la ampliación del puerto local es la criatura predilecta de González. En términos de eficiencia, el puerto de



El proyecto de ampliación del puerto de Buenos Aires

UNA ISLA PARA CONTAINERS

La construcción de una plataforma de 270 hectáreas frente a las dársenas porteñas genera controversias. Jesús González, subsecretario de Puertos, defiende el proyecto. El especialista Guillermo Nolasco Juárez lo critica.

Por Aldo Garzón

El proyecto oficial de ampliar el puerto de Buenos Aires ganándole tierras al río ya genera las primeras controversias. Los responsables de la idea desestiman el posible impacto ambiental de las obras y muestran tranquilizadores estudios al respecto. Pero el peor golpe que podrían recibir sería la decisión, que estiman lejana y absurda, de eliminar a esta ciudad de la lista de puertos de carga y descarga. "Si Buenos Aires quiere seguir teniendo un puerto, tendrá que ser uno de tercera generación", afirman voceros oficiales.

El Estado tiene un compromiso contractual con las terminales portuarias: debe mantener en 32 pies el calado de acceso. Como el material de dragado tiene que ser arrojado a varios kilómetros del puerto, a un costo de 8 dólares el metro cúbico, proyectan, por un tercio de ese valor, depositarlo frente a las dársenas locales y construir una plataforma de 270 hectáreas, donde instalarían todos los depósitos de contenedores y los sistemas operativos electrónicos. Con eso se pretende matar dos pájaros de un tiro: cumplir con el dragado y ampliar el puerto, a un costo de alrededor de 400 millones de dólares.

Ernesto Martínez, asesor de la Subsecretaría de Puertos en materia de impacto ambiental, aseguró a **Cash** que, de acuerdo con los estudios de sedimentos de dragado que se han hecho, "no tenemos problemas serios de contaminación". Advirtió, además, que el Estado podría soportar una serie de juicios si no se cumple con las metas de dragado estipuladas.

Para evitar que la ampliación acreciente aún más la circulación de vehículos pesados por la zona de Retiro, los encargados del proyecto estudian la construcción de una nueva ruta de acceso hacia las terminales, que conectaría la bajada de la Autopista 25 de Mayo, en Ingeniero Huergo y avenida San Juan, con la nueva área ganada al río, bordeando por dentro la costanera de 7 kilómetros que se proponen habilitar al público.

Martínez recordó que el Instituto Nacional del Agua y del Ambiente concluyó en diciembre pasado el estudio de calidad de los sedimentos de dragado. "La cantidad de contaminantes –dijo– en ningún caso superaba los estándares que impiden su libre disposición." Aunque en la Argentina no hay una normativa al respecto, los estándares que se aplican son los de la EPA (Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos) y los de Holanda.

Costo: ***Con el proyecto se busca matar dos pájaros de un tiro: cumplir con el dragado y ampliar el puerto, a un costo de 400 millones de dólares.***

En pocos días más, la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano tendrá listo otro estudio, destinado a medir el riesgo por desprendimiento de material y otras causas de las operaciones propias de dragado. Un mes después, se conocerán las conclusiones acerca del impacto ambiental de la obra, aunque sin tener en cuenta las repercusiones ecológicas en la zona firme aledaña al puerto. En realidad, el Gobierno, que licitará la ampliación por el sistema de Data Room, dejará abierta la puerta para propuestas en ese sentido por parte de los futuros adjudicatarios, aunque sobre una base ingenieril previa.

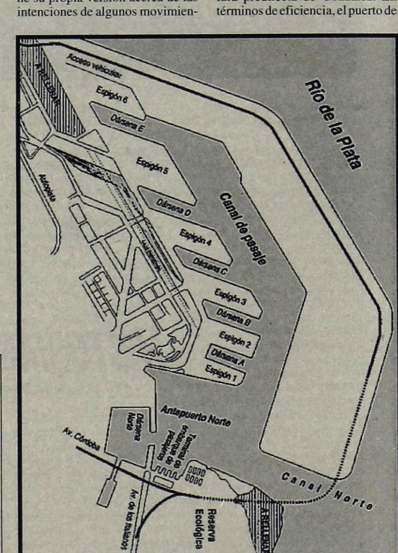
El subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jesús González, tiene su propia versión acerca de las intenciones de algunos movimientos ecologistas. Considera que algunos de ellos no son más que apéndices de países desarrollados que quieren frenar la competencia de los menos favorecidos. "Hay algunas organizaciones no gubernamentales dedicadas a la ecología que tienen presupuestos de 500 millones de dólares por año y no creo que ese dinero lo ponga un filántropo, sino los gobiernos, que después de la deuda externa y de las dictaduras buscan otros canales para presionar", manifestó a **Cash**.

Después de la hidrovía, la ampliación del puerto local es la criatura predilecta de González. En términos de eficiencia, el puerto de Buenos Aires pasó del puesto 168 al 37. Antes, los buques salían con unas 25 mil toneladas de carga y debían pasar por Rotterdam para redistribuir la mercadería, generando mayores costos. Ahora, salen con 46 mil toneladas y pueden, por ejemplo, ir directamente a China, lo que representó un ahorro de 300 millones de dólares anuales.

Pero el verdadero problema está en el sistema operativo del puerto. Además de no estar a la vanguardia, dispone de poco espacio y para el 2004, según estimaciones oficiales, se encontraría rebasada su capacidad. González señaló que, con su proyecto, sería posible liberar tierras cercanas al Aeroparque, trasladando desde allí todos los depósitos de contenedores hasta el nuevo sector portuario. En ese espacio podría funcionar también un grupo de pymes dedicadas al consolidado y desconsolidado de mercadería.

Mientras tanto, es partidario de mantener el equilibrio entre Buenos Aires y su competidor más cercano, el Dock Sud, que se ha visto beneficiado por la caída de la terminal 6 del puerto local. González asegura que "el mercado, tal como está, no da para más terminales" y por eso no existe la intención, en su área, de reabrir la terminal 6 para carga y descarga, sino utilizarla como muelle de pasajeros. "A los efectos comerciales y desde el punto de vista geográfico, el puerto de Buenos Aires y el Dock Sud son lo mismo", remarcó.

En cuanto a las obras de ampliación, dio a entender que cuenta con el guiño de las actuales autoridades del Gobierno de la Ciudad, a las que les ofreció la vicepresidencia de la futura Sociedad Administradora del Puerto. "Después de todo –dijo– es muy posible que el puerto quede finalmente en poder de la ciudad."





Gustavo Ercole

Jesús González, subsecretario de Puertos y Vías Navegables. Asegura que cuenta con un guiño del Gobierno de la Ciudad.

Críticas al efecto ecológico y por el caos vehicular que generará

"NEFASTAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES"

Por Luis Lazzaro

Primero fue el turno de imaginar la mudanza de las pistas de Aeroparque hacia las fangosas tierras de la "aeroísla", y ahora es el tiempo de las dársenas portuarias, que el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jesús González, quiere extender aguas adentro mediante una plataforma artificial de casi 300 hectáreas destinada a convertirse en un gigantesco depósito de contenedores. La iniciativa ha merecido severos cuestionamientos de parte del consultor en Economía y Medio Ambiente Guillermo Nolasco Juárez, quien sostiene que el proyecto carece de sustento técnico y económico, al mismo tiempo que tendrá nefastas consecuencias ambientales sobre el río y multiplicará el caos vehicular en la zona del Puerto y Retiro.

Nolasco Juárez sostiene que "la capacidad existente en el frente fluvial que se extiende desde Rosario hasta La Plata supera holgadamente las proyecciones de crecimiento que maneja la subsecretaría y que han dado pie a la idea de ampliar el puerto". El consultor proyecta los cálculos de crecimiento del comercio exterior elaborados por el Ministerio de Economía –a un ritmo de dos veces el PBI hasta el año 2010– y concluye que la demanda se ubicará en el orden de los 2,7 millones de contenedores equivalentes de 20 pies, mientras que la oferta esperada con las inversiones en curso para los puertos ubicados entre el sur de Santa Fe y la capital de la provincia de Buenos Aires duplicará con creces esa cantidad.

"Seguir hablando de Buenos Aires como el único puerto operador de contenedores no es correcto, ya que todo el frente fluvial ha brindado las facilidades de operación y ha dotado a la actividad naviera de diversas alternativas que deben considerarse parte de una unidad", señala. Al respecto cita los casos de Zárate y Campana, la reactivación de San Nicolás y Villa Constitución, así como los casos de Dock Sud y Rosario, "todos ellos lindantes con terminales de transferencia ferroviarias y ubicados en zonas industriales que se potencian con la actividad portuaria".

Nolasco Juárez cuestiona la ausencia de estudios de impacto ambiental de ingeniería, de costos y demandas de tránsito, entre otros, y sostiene que se incrementará la circulación de vehículos pesados dentro de Buenos Aires. El autor cita diversos estudios para afirmar que de no existir la actividad portuaria, el automovilista recorrería seis kilómetros en la zona de Retiro en aproximadamente ocho minutos; sin embargo el promedio actual es de tan solo 360 metros en veinte minutos. El proyecto en cuestión agravaría las cosas, particularmente sobre la ya saturada avenida Córdoba, y multiplicaría la polución sonora y visual de camiones y contenedores que ya afectan a barrios como la Boca, Barracas y Parque Patricios.

En lugar de disponer de tierras valuadas en cifras que oscilan entre los 1000 y 2000 pesos la hectárea, y de invertir en la ampliación portuaria el doble de lo que costaría construir el puerto, Nolasco Juárez recomienda designar las terminales porteñas al uso turístico y buscar lugar para los contenedores fuera del centro de la ciudad, a un costo de entre 5 y 30 pesos por hectárea, eliminando la agresión ambiental que atribuye al proyecto auspiciado por González.

Con las banderas arriadas

Por A. G.

El cese provisorio de bandera permitido a los buques de matrícula nacional desde 1991, mediante el cual el gobierno pretendió alentar a los armadores para que ampliaran su flota, ha tenido efectos contradictorios: bajó el precio del transporte, pero está creciendo un déficit a casi 1000 millones de pesos en el rubro fletes del balance de pagos, algo así como un 35 por ciento más que hace un año.

La causa radica, precisamente, en la escasa participación de la flota de bandera nacional en las cargas locales. El subsecretario de Puertos, Jesús González, quiere que "salga pronto una ley que nos permita enarbolar la bandera, en las condiciones en que hoy se ha ajustado el mercado". Lo cierto es que esas condiciones incluyeron no sólo la libre fijación de tarifas, sino también la falta de restricciones para la contratación de personal, la suspensión de 22 convenciones colectivas de trabajo y el acceso de embarcaciones extranjeras a los servicios de cabotaje.

Desde el '91 hasta ahora, la flota fluvial aumentó en sólo seis buques, todos los cuales pertenecen a ACBL, una empresa norteamericana que, navegando contra la corriente, utiliza la bandera argentina.

Un subsidio encubierto

Por L. L.

El puerto de Buenos Aires es el único que no paga las tasas municipales de Alumbrado, Barrido y Limpieza (ABL), así como Higiene y Seguridad, beneficiándose de este modo con un subsidio encubierto del orden de los 28,2 millones de pesos anuales, que corren por cuenta de los contribuyentes porteños. En condiciones similares, los puertos periféricos podrían absorber el tráfico actual y futuro de la región metropolitana, sostiene Guillermo Nolasco Juárez. El experto también cuestiona que los costos de dragado en el antepuerto, las dársenas y los canales de acceso a Puerto Nuevo estén a cargo del Estado Nacional, que no alcanza a cubrir esos gastos con el canon anual de las concesiones.

Asimismo, acusa a Puertos y Vías Navegables de lesionar los derechos de terceros al asumir, con el proyecto de ampliación del puerto, "una inversión no prevista en los contratos de concesión, sin que el sector privado arriesgue sus propios recursos". Y advierte que en estas condiciones, "muchos de los 41 puertos activos a lo largo del litoral y en los mares del sur pueden reclamar al Estado que les construya obras por montos equivalentes."

Aires

WERS

Buenos Aires pasó del puesto 168 al 37. Antes, los buques salían con unas 25 mil toneladas de carga y debían pasar por Rotterdam para redistribuir la mercadería, generando mayores costos. Ahora, salen con 46 mil toneladas y pueden, por ejemplo, ir directamente a China, lo que representó un ahorro de 300 millones de dólares anuales.

Pero el verdadero problema está en el sistema operativo del puerto. Además de no estar a la vanguardia, dispone de poco espacio y para el 2004, según estimaciones oficiales, se encontraría rebasada su capacidad. González señaló que, con su proyecto, sería posible liberar tierras cercanas al Aeroparque, trasladando desde allí todos los depósitos de contenedores hasta el nuevo sector portuario. En ese espacio podría funcionar también un grupo de pymes dedicadas al consolidado y desconsolidado de mercadería.

Mientras tanto, es partidario de mantener el equilibrio entre Buenos Aires y su competidor más cercano, el Dock Sud, que se ha visto beneficiado por la caída de la terminal 6 del puerto local. González asegura que "el mercado, tal como está, no da para más terminales" y por eso no existe la intención, en su área, de reabrir la terminal 6 para carga y descarga, sino utilizarla como muelle de pasajeros. "A los efectos comerciales y desde el punto de vista geográfico, el puerto de Buenos Aires y el Dock Sud son lo mismo", remarcó.

En cuanto a las obras de ampliación, dio a entender que cuenta con el guiño de las actuales autoridades del Gobierno de la Ciudad, a las que les ofreció la vicepresidencia de la futura Sociedad Administradora del Puerto. "Después de todo –dijo– es muy posible que el puerto quede finalmente en poder de la ciudad."

Gustavo Ercole


Jesús González, subsecretario de Puertos y Vías Navegables. Asegura que cuenta con un guiño del Gobierno de la Ciudad.

Críticas al efecto ecológico y por el caos vehicular que generará

"NEFASTAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES"

Por Luis Lazzaro

Primero fue el turno de imaginar la mudanza de las pistas de Aeroparque hacia las fangosas tierras de la "aeroísla", y ahora es el tiempo de las dársenas portuarias, que el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jesús González, quiere extender aguas adentro mediante una plataforma artificial de casi 300 hectáreas destinada a convertirse en un gigantesco depósito de contenedores. La iniciativa ha merecido severos cuestionamientos de parte del consultor en Economía y Medio Ambiente Guillermo Nolasco Juárez, quien sostiene que el proyecto carece de sustento técnico y económico, al mismo tiempo que tendrá nefastas consecuencias ambientales sobre el río y multiplicará el caos vehicular en la zona del Puerto y Retiro.

Nolasco Juárez sostiene que "la capacidad existente en el frente fluvial que se extiende desde Rosario hasta La Plata supera holgadamente las proyecciones de crecimiento que maneja la subsecretaría y que han dado pie a la idea de ampliar el puerto". El consultor proyecta los cálculos de crecimiento del comercio exterior elaborados por el Ministerio de Economía –a un ritmo de dos veces el PBI hasta el año 2010– y concluye que la demanda se ubicará en el orden de los 2,7 millones de contenedores equivalentes de 20 pies, mientras que la oferta esperada con las inversiones en curso para los puertos ubicados entre el sur de Santa Fe y la capital de la provincia de Buenos Aires duplicará con creces esa cantidad.

"Seguir hablando de Buenos Aires como el único puerto operador de contenedores no es correcto, ya que todo el frente fluvial ha brindado las facilidades de operación y ha dotado a la actividad naviera de diversas alternativas que deben considerarse parte de una unidad", señala. Al respecto cita los casos de Zárate y Campana, la reactivación de San Nicolás y Villa Constitución, así como los casos de Dock Sud y Rosario, "todos ellos lindantes con terminales de transferencia ferroviarias y ubicados en zonas industriales que se potencian con la actividad portuaria".

Nolasco Juárez cuestiona la ausencia de estudios de impacto ambiental de ingeniería, de costos y demandas de tránsito, entre otros, y sostiene que se incrementará la circulación de vehículos pesados dentro de Buenos Aires. El autor cita diversos estudios para afirmar que de no existir la actividad portuaria, el automovilista recorrería seis kilómetros en la zona de Retiro en aproximadamente ocho minutos; sin embargo el promedio actual es de tan solo 360 metros en veinte minutos. El proyecto en cuestión agravaría las cosas, particularmente sobre la ya saturada avenida Córdoba, y multiplicaría la polución sonora y visual de camiones y contenedores que ya afectan a barrios como la Boca, Barracas y Parque Patricios.

En lugar de disponer de tierras valuadas en cifras que oscilan entre los 1000 y 2000 pesos la hectárea, y de invertir en la ampliación portuaria el doble de lo que costaría construir el puerto, Nolasco Juárez recomienda designar las terminales porteñas al uso turístico y buscar lugar para los contenedores fuera del centro de la ciudad, a un costo de entre 5 y 30 pesos por hectárea, eliminando la agresión ambiental que atribuye al proyecto auspiciado por González.

Con las banderas arriadas

Por A. G.

El cese provisorio de bandera permitido a los buques de matrícula nacional desde 1991, mediante el cual el gobierno pretendió alentar a los armadores para que ampliaran su flota, ha tenido efectos contradictorios: bajó el precio del transporte, pero está creciendo un déficit a casi 1000 millones de pesos en el rubro fletes del balance de pagos, algo así como un 35 por ciento más que hace un año.

La causa radica, precisamente, en la escasa participación de la flota de bandera nacional en las cargas locales. El subsecretario de Puertos, Jesús González, quiere que "salga pronto una ley que nos permita enarbolar la bandera, en las condiciones en que hoy se ha ajustado el mercado". Lo cierto es que esas condiciones incluyeron no sólo la libre fijación de tarifas, sino también la falta de restricciones para la contratación de personal, la suspensión de 22 convenciones colectivas de trabajo y el acceso de embarcaciones extranjeras a los servicios de cabotaje.

Desde el '91 hasta ahora, la flota fluvial aumentó en sólo seis buques, todos los cuales pertenecen a ACBL, una empresa norteamericana que, navegando contra la corriente, utiliza la bandera argentina.

Un subsidio encubierto

Por L. L.

El puerto de Buenos Aires es el único que no paga las tasas municipales de Alumbrado, Barrido y Limpieza (ABL), así como Higiene y Seguridad, beneficiándose de este modo con un subsidio encubierto del orden de los 28,2 millones de pesos anuales, que corren por cuenta de los contribuyentes porteños. En condiciones similares, los puertos periféricos podrían absorber el tráfico actual y futuro de la región metropolitana, sostiene Guillermo Nolasco Juárez. El experto también cuestiona que los costos de dragado en el antepuerto, las dársenas y los canales de acceso a Puerto Nuevo estén a cargo del Estado Nacional, que no alcanza a cubrir esos gastos con el canon anual de las concesiones.

Asimismo, acusa a Puertos y Vías Navegables de lesionar los derechos de terceros al asumir, con el proyecto de ampliación del puerto, "una inversión no prevista en los contratos de concesión, sin que el sector privado arriesgue sus propios recursos". Y advierte que en estas condiciones, "muchos de los 41 puertos activos a lo largo del litoral y en los mares del sur pueden reclamar al Estado que les construya obras por montos equivalentes."

FINANZAS

El Buen Inversor

LA RE-RE EN LA BOLSA

Los records en Wall Street no alcanzan para impulsar a la bolsa de Buenos Aires. Los brokers desconfían ante el creciente déficit externo, mientras el Gobierno se enfrasca en la re-reelección de Menem.

Por Pablo Ferreira

Pese a que el escenario internacional muestra calma en el sudeste asiático, que Brasil da señales alentadoras y las plazas europeas y, sobre todo, Wall Street anotan sin cesar nuevos records, la bolsa de Buenos Aires no termina de levantar cabeza. Integrada a la categoría de "mercado emergente" –proclive a padecer y desencadenar una aguda crisis financiera–, Argentina sigue resultando poco confiable para los esquivos dueños de los capitales globalizados. Para algunos analistas, la mediocre performance de los papeles argentinos se explica por el búmeran en que se transformó el acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, que apunta a ser incumplido varias veces por el Gobierno, y las reyertas políticas desatadas en torno de la re-reelección presidencial.

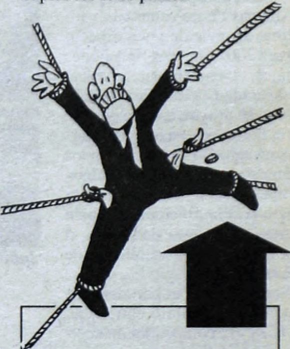
"Los inversores del exterior no ven nada positivo", disparó Gonzalo Rodríguez, economista del Banco de Quilmes. Entre los factores desfavorables que enumeró figuran la reforma tributaria pendiente y el incumplimiento de la meta del déficit comercial con el FMI. Pero, además, pesan en el ánimo de los brokers la cuestión de la re-reelección, las internas políticas del Gobierno y los choques entre los ultramenemistas con el equipo económico.

Por su parte, Roberto García Guevara, analista jefe de Caspian Securities, explicó que "los inversores se empiezan a preocupar cuando se discute sobre la necesidad de enfriamiento o no de la economía y cuando el déficit de cuenta corriente supera los 4 puntos del PBI".

Precisamente, esta semana Economía reconoció que el rojo comercial llegaría a 6800 millones de dólares a fin de año. Los analistas del Quilmes, que proyectan esa cifra a 7300, estiman, además, que la cuenta corriente en 1998 será negativa en el 4,7 por ciento del PBI. No se trata de un dato menor, aunque Roque Fernández tienda a desestimarlo y le haya asegurado al FMI que el guarismo no rebasaría el 3,8. Entre ambos números se ubica la línea roja que violaron los tigres y tigrecitos asiáticos meses atrás, cuando se desencadenó su debacle.

Lo cierto es que, según los expertos del banco que manejan los canadienses del Nova Scotia, desde comienzos de enero, tras el temblor bursátil provocado por Indonesia, la bolsa de San Pablo subió cerca de un 15 por ciento, en tanto que la de Buenos Aires mejoró sólo la mitad. Esta performance se añade al pésimo comportamiento evidenciado al finalizar el año último.

Mientras las principales bolsas latinoamericanas pasaron el tifón asiático dejando saldos muy positivos, como la plaza de México, que terminó con un 50 por ciento de suba, o la de San Pablo, con un saldo a favor del 40 por ciento, la argentina sólo alcanzó a mejorar el 9. En tanto, el Dow Jones trepó 24 por ciento en ese lapso y desde entonces no dejó de batir records, el último el viernes, cuando superó los 8900 puntos.



TASAS

	Viernes 13/03 en $	Viernes 13/03 en u$s	Viernes 20/03 en $	Viernes 20/03 en u$s
	% anual		% anual	
Plazo Fijo a 30 días	6,7	6,0	6,6	6,0
60 días	7,4	6,4	7,5	6,4
Caja de Ahorro	3,1	2,4	3,1	2,3
Call Money	6,2	5,7	6,3	5,8

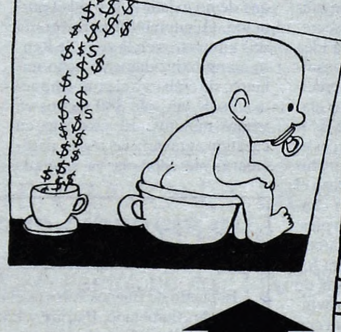
NOTA: Todos los valores son promedios de mercado y para los plazos fijos se toma la tasa que reciben los pequeños y medianos ahorristas.

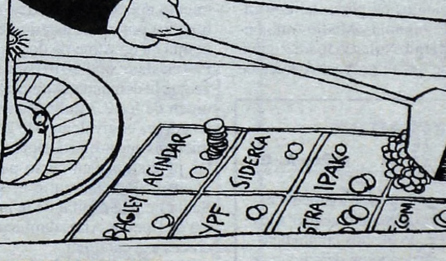
INFLACION

(en porcentaje)

Marzo 1997	-0,5
Abril	0,1
Mayo	-0,1
Junio	0,2
Julio	0,2
Agosto	0,2
Septiembre	0,0
Octubre	-0,2
Noviembre	-0,2
Diciembre	0,2
Enero 1998	0,6
Febrero	0,3

Inflación acumulada últimos 12 meses: 0,5%.





LOS PESOS Y LAS RESERVAS DE LA ECONOMIA

(en millones)

	en $
Cir. monet. al 18/03	14.572
Depósitos al 12/03	
Cuenta Corriente	8.264
Caja de Ahorro	7.661
Plazo Fijo	13.318
	en u$s
Reservas al 18/03	
Oro y dólares	21.037
Títulos Públicos	1.887

Nota: La circulación monetaria es el dinero que está en poder del público y en los bancos. Los montos de los depósitos son una muestra realizada por el BCRA. Las reservas están contabilizadas a valor de mercado.



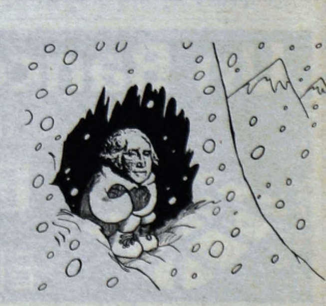
DOLAR

(cotización en casas de cambio)

Viernes ant.	1,0015
Lunes	1,0015
Martes	1,0015
Miércoles	1,0015
Jueves	1,0015
Viernes	1,0015

ACCIONES

	PRECIO (en pesos) Viernes 13/03	Viernes 20/03	VARIACION (en porcentaje) Semanal	Mensual	Anual
Acindar	2,340	2,440	4,3	0,8	2,5
Alpargatas	0,345	0,312	-9,6	-19,0	-25,7
Astra	1,850	1,830	-1,1	-2,1	4,6
Bansud	9,400	9,300	-1,1	-3,1	-9,7
Central Costanera	3,300	3,350	1,5	7,4	28,9
Comercial del Plata	1,270	1,230	-3,1	-15,2	-22,2
Siderar	4,460	4,640	4,0	-0,6	9,2
Siderca	2,510	2,590	3,2	-1,2	-1,5
Banco Francés	9,600	9,570	-0,3	-3,8	3,1
Banco Galicia	6,220	6,130	-1,4	-1,5	12,5
Garovaglio	2,320	2,280	-1,7	-10,6	-26,5
Indupa	1,015	1,045	3,0	-5,9	-12,9
Irsa	3,680	3,710	0,8	6,9	-0,3
Molinos	2,030	2,260	11,3	4,2	-5,8
Peréz Compac	6,820	6,600	-3,2	0,3	-7,6
Renault	1;730	2,000	15,6	22,0	42,9
Telefónica	3,720	3,860	3,8	7,2	2,9
Telecom	7,470	7,430	-0,5	1,1	5,5
YPF	32,950	32,450	-1,5	2,0	-3,0
Indice Merval	675,130	688,190	1,9	0,2	0,1
Indice General	**22.981,090**	**23.059,860**	**0,3**	**1,5**	**-0,1**



ME JUEGO

EMILIO ORTIZ
Gerente de inversiones de Ethika AFJP

–¿Cuáles son las perspectivas del mercado bursátil?

–Todavía hay mucha incertidumbre en la Bolsa. Las dudas y la volatilidad van a durar mientras no se confirme que el crecimiento de la economía local sigue siendo importante, que Brasil continúa mejorando y que lo de Asia fue un susto que ya pasó.

–¿El sudeste asiático sigue siendo una amenaza?

–No creo que Asia se haya recuperado de la crisis, los problemas de fondo siguen sin solucionarse. Y hay un problema político a nivel del FMI que está recibiendo críticas muy duras. Esto puede tener alguna derivación que efecte a esa región, donde no pueden descartarse nuevos remezones.

–¿Cómo evalúa la situación en Brasil?

–Siguen provocando intranquilidad sus déficit en cuenta corriente y fiscal. Aunque lo que más se teme en este momento es una nueva salida de capitales si empeora su situación. No obstante las reservas, al costo de tasas de interés aún muy altas, están próximas a recuperar los niveles precrisis.

–¿Y en Argentina?

–Acá hay varios temas que preocupan a los brokers. De adoptarse, por caso, medidas de enfriamiento de la economía, como la suba de encajes bancarios, se deprimirán los niveles de la Bolsa. Por otro lado, la reforma impositiva pendiente, que afectará en forma dispar a las empresas, está contribuyendo a la incertidumbre del mercado. Y, además, si el déficit fiscal sigue en aumento tenderá a debilitar el nivel de credibilidad entre los inversores.

–¿Qué están haciendo las AFJP?

–Se aprecia mucha cautela y un importante aumento de las colocaciones en instrumentos de renta fija de corto plazo. Por otra parte, muchas AFJP han recuperado las pérdidas que les aparejó inicialmente la crisis internacional.

–¿Qué acciones le gustan?

–Las del sector bancario y petrolero.

–¿Y qué títulos?

–En el corto plazo recomiendo las Letes en dólares.

TITULOS PUBLICOS

	PRECIO		VARIACION (en porcentaje)		
	Viernes 13/03	Viernes 20/03	Semanal	Mensual	Anual
Bocon I en pesos	124,500	126,000	1,2	1,2	6,4
Bocon I en dólares	127,900	128,550	0,5	1,1	4,2
Bocon II en pesos	103,900	105,600	1,6	2,0	6,7
Bocon II en dólares	121,000	122,050	0,9	1,6	4,5
Bónex en dólares					
Serie 1989	99,600	99,600	0,0	-0,3	1,0
Serie 1992	97,650	97,500	-0,2	-0,7	1,2
Brady en dólares					
Descuento	86,250	87,250	1,2	3,0	4,2
Par	76,500	77,500	1,3	2,1	5,6
FRB	91,625	92,625	1,1	2,2	3,4

Los precios son por la lámina al 100 por ciento de su valor sin descontar las amortizaciones y rentas devengadas.



El Banco Provincia en ExpoChacra

La atracción del crédito accesible


DYN

Uno de los atractivos de la muestra anual de ExpoChacra para los productores rurales es el lanzamiento de nuevos programas financieros. En esta oportunidad, el gobernador Eduardo Duhalde se llegó hasta la localidad bonaerense de Arrecifes para presentar las novedades del Banco Provincia. La primera de ellas apunta a los productores que se encuentran en emergencia agropecuaria por los anegamientos de los campos que provocaron las lluvias de El Niño. También dio a conocer programas para la construcción de silos, compra de maquinarias y para la siembra de semilla fina y gruesa.

"Estos anuncios vienen a complementar y ampliar toda la actual disponibilidad de créditos de la entidad, específicamente destinados a los hombres de campo", comentó Duhalde al asistir a la muestra. Uno de los problemas impensados por la cosecha record de este año es la falta de espacio para almacenar los granos. A fin de solucionarlo, el Provincia firmó un acuerdo con el Banco de Inversión y Comercio Exterior que redundará en el otorgamiento de nuevos préstamos, a una tasa de 10,9 por ciento anual. La línea para la construcción de silos no tiene límite de

Eduardo Duhalde presentó siete programas financieros para los hombres de campo. Hay una línea especial para los productores afectados por El Niño.

montos y es a diez años de plazo.

Duhalde también anunció que, en los Sistemas de Adjudicación Anticipada para la compra de maquinaria agrícola, se decidió extender hasta siete años el plazo de pago de los créditos, aunque sólo para bienes cuyos valores superen los 50 mil dólares, con una tasa del 9,5 por ciento. También se resolvió que los concesionarios adheridos al sistema puedan vender máquinas usadas de hasta cinco años de antigüedad, ofreciendo el 100 por ciento de financiación. "Esto es de suma importancia porque siempre fue un pedido del sector", subrayó el mandatario bonaerense.

En tanto, el programa de asistencia para los productores afectados por El Niño consiste en prorrogar el pago de los créditos vencidos. Se incluye toda la deuda caída durante el período de emergencia, con prórrogas en los pagos de capital e intereses. Además, se les bonificará a los productores un 20 por ciento de la tasa pactada cuando se tomó el préstamo impago. Cuando la situación climática mejore, se refinanciará toda la deuda vencida a un plazo de hasta cinco años, aunque se podrá extender a diez en los casos de mayores perjuicios.

Por otra parte, Duhalde informó sobre los tradicionales créditos para la próxima siembra fina y gruesa, que se pondrán en marcha el 1 de abril. El costo financiero será de 4,5 por ciento para quienes tengan la tarjeta Procampo, de 10,5 para la prefinanciación de exportaciones y de 12,5 en los préstamos directos. Finalmente, habrá líneas para introducir mejoras en los campos, con una tasa de 10,5 por ciento anual.

ENFOQUE

Por Guillermo Rozenwurcel *

Procurando apartarnos por un momento del enrarecido clima político generado por el temerario proyecto re-reeleccionista del presidente Menem, la situación económica ofrece igualmente abundante material para el debate.

Por un lado estamos ante lo que aparenta ser un esfuerzo del Gobierno por retomar la iniciativa económica en varios frentes: proyectos de reforma laboral y tributaria, eliminación de peajes y plan de autopistas, extensión de la exclusividad telefónica, entre otros. Cuando se la analiza más de cerca, sin embargo, lo que se ve es un conjunto muy heterogéneo de medidas, más o menos serias según el caso (desde el disparate de las autopistas al proyecto de reforma impositiva que, más allá de las críticas que justificadamente se le pueden realizar, es técnicamente consistente) pero que consideradas como un todo revelan profundamente contradicciones y transmiten la imagen de un gobierno que no tiene muy claro qué rumbo tomar en la etapa final de su mandato.

En segundo lugar, reavivados por los coletazos del tequila parecen resurgir algunos fantasmas del pasado reciente (suspensiones y cierres de bancos) que se creían enterrados definitivamente. Aunque el sistema financiero está indudablemente mucho más sólido que a comienzos de 1995, estos episodios sirven para recordarnos que los riesgos elevados son inherentes a la actividad bancaria, y que el fortalecimiento de las regulaciones prudenciales y una supervisión eficiente son imprescindibles para limitar las posibilidades de crisis sistémicas.

Sin pretender agotar la lista, uno de los debates hoy más candentes gira en torno de la conveniencia o no de enfriar la economía ante el crecimiento del déficit comercial y en cuenta corriente. En lo que resta de esta nota quisiera abordar este tema con algo más de detalle. No hay mayores dudas de que la actual tendencia es preocupante: el déficit comercial de este año se encamina a superar los 6.500 millones de dólares (muy por encima de los 5.000 millones que se contemplan en el acuerdo con el Fondo), y el desequilibrio de cuenta corriente a situarse por arriba del 4,5 por ciento del PBI. Existe suficiente evidencia acumulada como para no ignorar que semejante tendencia puede interrumpirse abruptamente, sin que importe mucho si el desequilibrio está generado por el sector público o privado.

Tiempo: ***Los mercados continúan muy volátiles, pero estamos en una fase favorable, con abundante oferta de fondos externos para el país. Esto nos da tiempo.***

Si esa interrupción abrupta se nos presentase no habría mucho que discutir: la recesión sería inevitable, y en el mejor de los casos la política económica podría intentar que el proceso fuera más o menos ordenado y tolerable.

Felizmente, por el momento ése no es el caso. Los mercados financieros internacionales continúan muy volátiles, pero estamos en una fase favorable, con abundante oferta de fondos externos para el país. Esto nos da tiempo (es cierto que no sabemos cuánto) para ensayar una respuesta sensata al problema. La experiencia reciente sugiere que esperar que la cuestión se corrija exclusivamente a través de los mecanismos de mercado no es razonable. Una política contractiva orientada a enfriar la economía, con la esperable consecuencia de aumentar nuevamente la tasa de desempleo (que pese a haber descendido el último año sigue siendo muy elevada) y comprometer el frágil cierre fiscal, tampoco lo es.

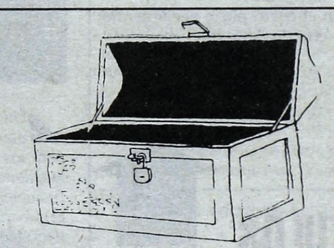
En verdad, una respuesta sensata requiere un diagnóstico correcto, y a nuestro juicio el mismo debe concentrarse en las causas del estancamiento de nuestras exportaciones, que no son otros que los derivados de una pobre competitividad externa, acentuada en este último período por la revaluación del dólar y la caída en los precios de las commodities.

La batalla económica que el país debe dar es la de sostener el crecimiento y aumentar el empleo mejorando la competitividad externa y dinamizando las exportaciones. Sólo si se tienen objetivos claros se puede trazar una política coherente.

** Economista del Cedes.*

EL BAUL DE MANUEL

Por M. Fernández López



La-re-re, mi-re-re, si-re-re

La economía, entre otras cosas, estudia el uso óptimo de los recursos económicos. Los recursos, para ser económicos, deben ser escasos y capaces de emplearse en más de un fin alternativo. De otro modo –si son ilimitados o si sólo sirven para una cosa específica– su empleo no suscita ningún cálculo o elección. Sin embargo, cuando algo es escaso es a veces una materia opinable. Por ejemplo, la gran mayoría tiene escasez de dinero, mientras que un cortísimo número parece tener tanto dinero como para gastar sin límite alguno. Ahí la escasez no deriva de la naturaleza del dinero, sino del régimen de distribución de ingresos que se aplica a la gran mayoría. Otro ejemplo: cuánto tiempo podemos trabajar parece una magnitud limitada, y por tanto "escasa". Sin embargo, para la economía como un todo, el tiempo de trabajo de los desocupados es un bien no escaso, si no libre, porque puede utilizarse de él cuanto se quiera, sin afectar a ninguna producción: en tanto un nuevo ocupado no provenga de un empleo anterior, sino que pertenezca al caudal de desempleados, su nuevo empleo no le cuesta nada a la sociedad, no tiene que disminuir la producción de ningún bien a fin de crear el empleo nuevo. Aquello que se pierde con el cambio de destino de un recurso se llama *costo de oportunidad*. Por ejemplo, si una ambulancia o un patrullero son usados para trasladar a un novio rezagado a su casamiento, o a una figura pública a una fiesta, y entretanto se pierde una vida humana porque no estaba la ambulancia o el patrullero, el costo de oportunidad de ese traslado irregular es nada menos que una vida humana. Una reelección presidencial, si no requiriese medios materiales ni distracción de energía humana, tendría un costo de oportunidad cero. Pero en la realidad no es así: quita tiempo a la tarea de gobierno. Las principales figuras que hablaron del tema, Juan Bautista Alberdi y Juan Domingo Perón, lo hicieron refiriéndose al uso de *recursos* y *medios* escasos: "No hay *recurso* al que no se acuda, lícito o ilícito", dijo el entonces coronel. "El presidente tiene siempre *medios* de hacerse reelegir", escribió el autor de la Constitución. De modo que una campaña furiosa como la desatada por la reelección, más allá del dinero que pueda movilizar, sustrae al bien común el empleo del bien más valioso que tienen los funcionarios hoy en ejercicio: su capacidad de pensar y de resolver los problemas de la gente.

El precio del deseo

¿Por qué los quiosqueros no fían cigarrillos? Porque la necesidad de fumar pertenece a un género de goces por los que, antes de su satisfacción, el hombre se siente inquieto y ansioso, y la sola perspectiva de no tener el objeto de su deseo lo altera. Ante la perspectiva de verse privado de él, sería capaz de pagar una suma exorbitante. Después de satisfecho el deseo, viene el sosiego y aun el deseo de olvidar el trance anterior. Si algún centavo tiene en su bolsillo, ni pensará en el tabaco que ya fumó y acaso lo gaste en un café o una copa. El quiosco es un pequeño establecimiento mercantil, que opera según leyes de mercado. Si alguna oportunidad tiene el quiosquero de recuperar el capital invertido en el atado de cigarrillos, es en el momento de entregarlo al fumador. Cuando aquél se haga humo, también se hará humo el deseo de pagar del fumador. El "precio de demanda" del consumidor varía según la urgencia de la necesidad. Pero, para el quiosquero prudente, no cuenta la necesidad ajena si no viene acompañada de efectivo. En ningún otro lugar del mercado se aplica mejor la distinción de Adam Smith entre demanda absoluta –la simple necesidad, más allá de la solvencia– y demanda efectiva (necesidad+solvencia+disposición a abonar el precio). Pero el precio de la demanda también cambia según la capacidad de pago de cada persona. El dinero es una mercancía más, y cuanto más de ella se posee, menos importancia se le otorga. Luego el precio de demanda, o suma de dinero que uno estaría dispuesto a pagar por no verse privado de una unidad más de cierto bien, es directamente proporcional a la intensidad del deseo del mismo, e inversamente proporcional a la utilidad del dinero que ha de abonarse por dicha unidad. Esta relación entre la utilidad de un bien y el precio que se está dispuesto a pagar por él fue descubierta por un precursor de la economía neoclásica, el ingeniero Jules Dupuit. Vino a confirmar posiciones de Say, enfáticamente refutadas por Ricardo. Este decía, en 1820: Say no tiene, indudablemente, una noción correcta de lo que significa la palabra *valor*, cuando sostiene que una mercancía es valiosa proporcionalmente a su utilidad. El descubrimiento le permitió analizar los peajes cobrados por obras de ingeniería como los puentes, y de paso, permitió dibujar a la demanda como a una curva decreciente entre el precio que se está dispuesto a pagar y la cantidad de un bien.

BANCO DE DATOS

RANKING

La Serenísima lidera el ranking de marcas de productos lácteos según una encuesta realizada por AC Nielsen en noviembre. Ese predominio le fue otorgado por las mujeres y las franjas medias y altas de la población consultada. A Sancor, en tanto, la votaron los hombres y las capas medias.

LACTEOS

Marcas	%
La Serenísima	72,5
SanCor	15,2
Cotar	2,0
La Lácteo	1,6
Las 3 Niñas	1,0
Parmalat	0,9

Fuente: *Revista Target*

LA PLATA CEREAL

La cerealera del grupo André inaugurará el próximo 24 su nuevo Complejo Industrial Portuario en la localidad santafesina de Puerto General San Martín, próxima a la ciudad de Rosario.

FIDE

La Fundación de Investigaciones para el Desarrollo realizará el 24 de marzo su primera reunión del ciclo 1998 sobre "Perspectivas de la Economía Argentina", en la cual disertarán Raúl Cuello, ex secretario de Ingresos Públicos, y Héctor Valle. Informes: telefax 951-1670 y 954-0098.

SUQUIA

El banco del Grupo Roggio cerró su balance trimestral al 31 de diciembre pasado con una ganancia de 4,5 millones de pesos. Esta cifra implica un aumento del 75 por ciento con respecto al mismo lapso del año anterior. Esa performance respondió a mayores ingresos financieros y por servicios. Cabe aclarar que los resultados de este ejercicio parcial incluyen las sucursales del ex Banco Bica adquiridas por la entidad cordobesa. Los préstamos, que totalizaron 1312 millones de pesos, crecieron 55 por ciento respecto de 1997, mientras que su cartera irregular bajó un 8 por ciento. Los depósitos, en tanto, aumentaron el 62 por ciento al sumar 1100 millones, y su patrimonio neto alcanzó los 157,2 millones.

PROPELLER

La empresa Náutica Propeller inaugurará en abril una planta para la fabricación de embarcaciones que le demandó una inversión de 7 millones de dólares. Ubicada en la Campana, la planta producirá unas 1200 embarcaciones anuales, en siete esloras distintas, con una gama de 18 modelos diferenciados por potencia de motor y equipamiento. La mitad de la producción será destinada, esencialmente, a mercados latinoamericanos.